

「ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験」について

茅ヶ崎市 都市部 都市政策課

1 はじめに

茅ヶ崎市は市域がコンパクトであり、かつ市南部において平坦な地形が広がっていることから、茅ヶ崎駅から鉄道を利用する方の25%以上が自転車を利用するなど、自転車利用の割合が高い傾向にあります。その一方で茅ヶ崎市の自転車利用環境としては、市全域として道路空間が狭く、自転車道や自転車専用通行帯などの整備が困難な道路が多いことが挙げられます。このような本市の特性を踏まえ、自転車と自動車とが混在した空間において自転車が安全、快適に走行できる環境づくりが求められており、その具体的な方策として、法定外路面標示の設置について検討していくこととしました。

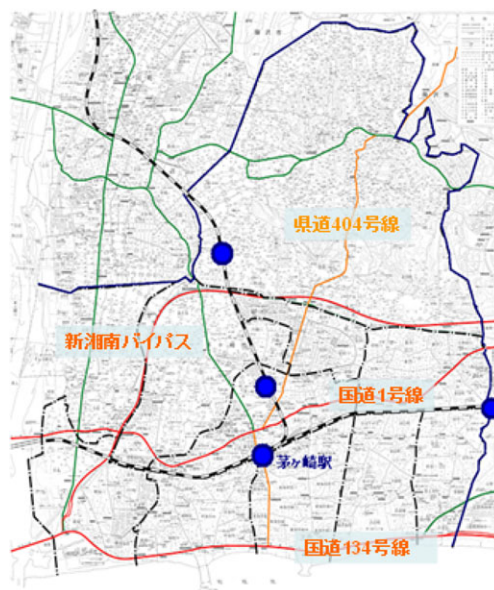
「ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験」は、設置箇所およびデザインを含めた、法定外路面標示の茅ヶ崎スタンダードを確立し、車道内における自転車の左側通行を促すとともに、自動車の運転者へも自転車に配慮した運転をしてもらうことを目的としています。

2 茅ヶ崎市の自転車を取りまく現況

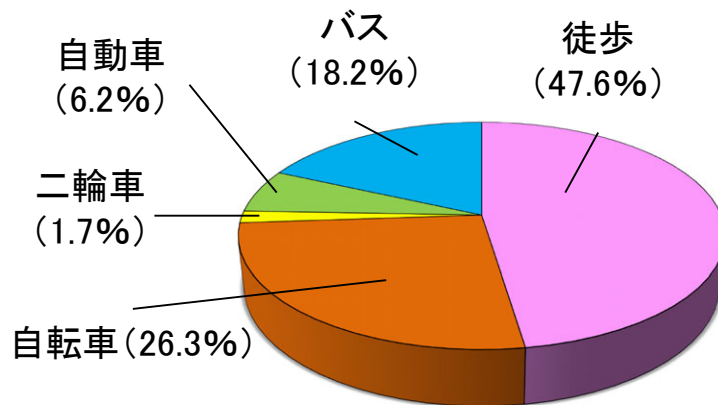
茅ヶ崎市は、東京から西に50kmの神奈川県中央南部にあり（図表1）、面積は35.76平方キロメートルで、県下19市では7番目に小さな都市です。道路状況としては、東西・南北をつなぐ骨格となる国道や県道を市道が補完的に取り囲む構造となっており（図表2）、また、市域としては、東西6.94キロメートル、南北7.60キロメートルで、かつ平坦な地形が比較的多いことから、自転車の利用が多く、結果として自転車分担率の割合が高くなっています（図表3）。



図表1 茅ヶ崎市の位置関係



図表2 道路、鉄道の状況



図表3 茅ヶ崎駅における自転車の利用割合

(出典：神奈川県の子の動き～第5回パーソントリップ調査から～ 平成23年3月)

3 これまでの自転車施策の取り組み

茅ヶ崎市では、「茅ヶ崎市総合交通プラン」の下位計画として「ちがさき自転車プラン」を位置づけており、「人と環境にやさしい自転車のまち茅ヶ崎」を将来像として、①自転車利用の適正化、②自転車システムの充実、③自転車走行環境の充実、の3点を施策の柱として各種取り組みを進めてきました。(図表4)



図表4 自転車施策のこれまでの主な取り組み

4 社会実験の検討体制等

本社会実験を実施するにあたっては、学識経験者、関係団体、行政関係者をメンバーとする「ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験検討委員会」を設置し、社会実験の効果を適切に把握できるよう検討を進めました。

目的：自転車の左側通行の徹底のための法定外路面標示の社会実験

◎社会実験の目的

- ・ 左側通行の法定外路面標示方法について検討し、社会実験を実施する。
(一旦停止の案内や看板の案内は含まない)
- ・ 社会実験として実際に設置し、左側通行徹底の効果や課題を検証する。
- ・ 社会実験を通じて、全市的な左側通行の啓発の周知を狙う。

主旨：将来の市内整備を見据えた、パイロット的な実施

◎社会実験として行う意義

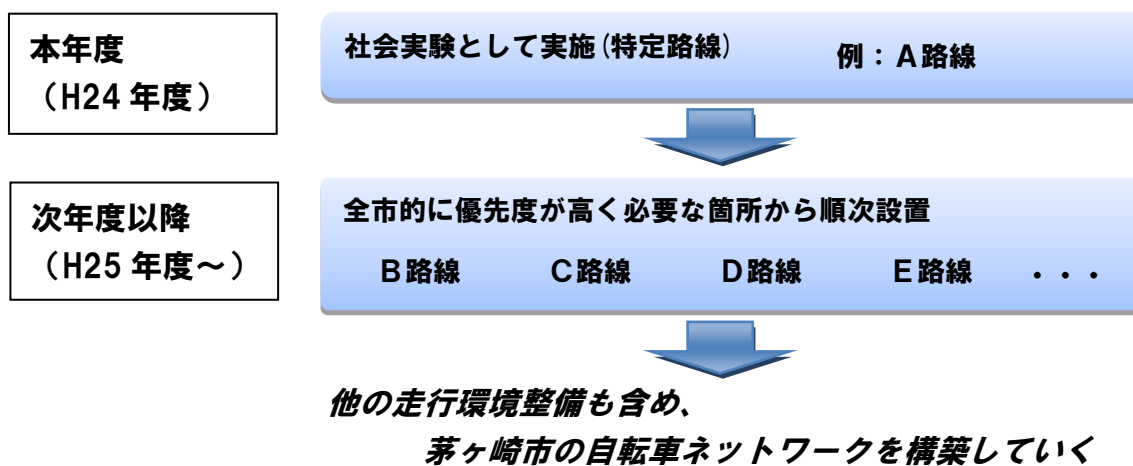
- ・ 将来の展開を見据え、パイロットプロジェクトとして実施する。
- ・ 全市的な整備については、社会実験の結果を踏まえ展開する。

◎社会実験としての留意事項

- ・ 課題を有する路線を前提として、社会実験対象路線として設定するが、全国的に見ても取り組みが少なく、市内でも初めて行う試みのため、安全性や沿道理解などに十分配慮し、あくまでテストケースとして実施する。

◎社会実験後の展開

- ・ 特定路線を社会実験として実施し終了ということではなく、今後は整備優先度やネットワークを加味し、全市的に整備を進めていく。



図表5 社会実験の目的・主旨

5 社会実験対象地区・路線の設定

社会実験の対象地区および路線は、複数の候補の中からそれぞれの現状や問題点を整理した結果、様々な断面構成を有し検証の多様性に優れていること、また沿道の茅ヶ崎西浜高校の協力によるソフト施策を実施できること等の理由から、「左富士通り」を第一優先路線として設定しました。



図表6 社会実験の対象路線

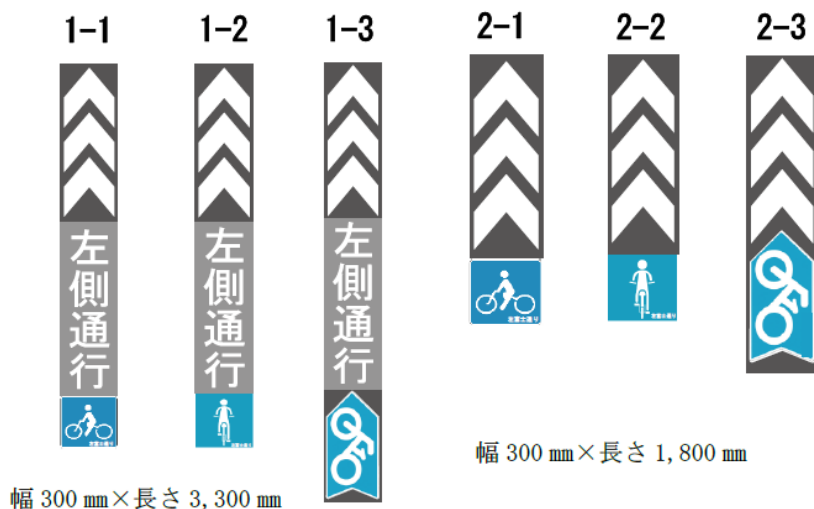
6 法定外路面標示デザインの設定

検討委員会では路面標示の実物を見ながら候補を抽出し、路面標示の連続性が保たれる設置幅を念頭に置きつつ、予算規模に合わせて設置数や大きさを設定しました。

路面標示デザインの選定にあたっては、

- 路面標示デザインのわかりやすさ（自転車は左側通行をするという意図）
 - 路面標示デザインの視認性（自転車、自動車からの視認性、昼夜間での視認性）
 - 路面標示デザインの耐久性（上記2点を満たす素材が耐久性に優れているか）
- の3点を評価視点として設定し、実物のサンプルを見ながら評価を行いました。

また、路面標示の種類は幅300mmの6種類とし（図表7）、絵文字や文字に関する個別の評価を実施できるようにしました。



図表7 社会実験で使用した路面標示のデザイン

7 社会実験の実施

社会実験の第一優先路線として設定した左富士通りの一部区間（浜見平交番前交差点～浜見平入口交差点間 600m = 図表 8）に、合計 27 か所（およそ 60m 間隔）設置しました。設置に当たっては、同一動線上に 6 種類の標示のうち類似したものが配置されるように配慮しました（図表 9）。

<対象路線>

左富士通り

浜見平交番前～浜見平入口交差点間の約 600mの区間

<設置数>

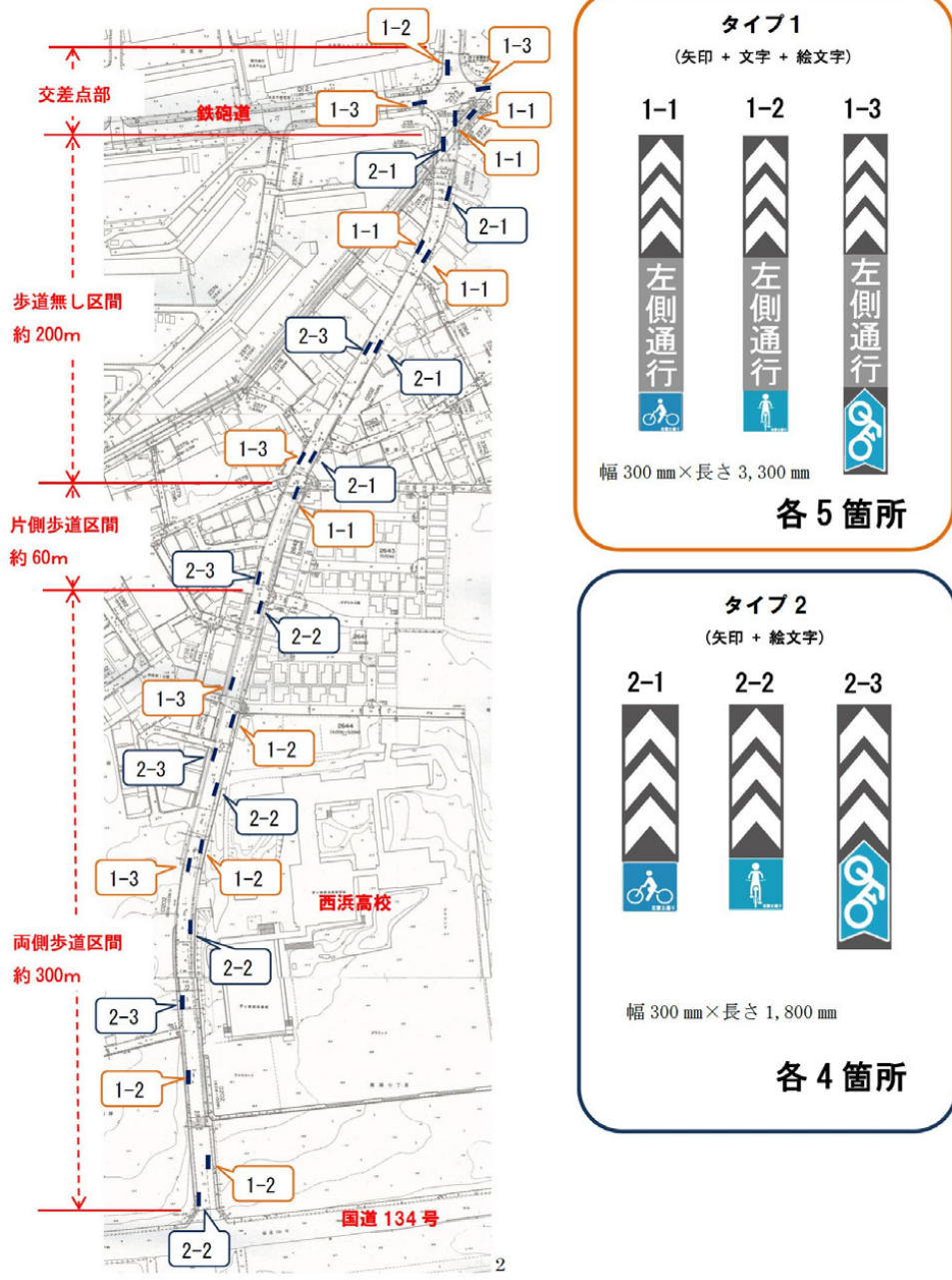
6 種類の路面標示を対象区間に 27 箇所設置した

(※設置時期は平成 24 年 10 月 20～11 月 1 日)

【社会実験対象路線の位置】



図表 8 路面標示の設置路線



図表 9 路面標示の貼付け位置



図表 10 設置写真

8 路面標示の設置に合わせたその他の取り組み

法定外路面標示の効果検証を行うために、実験中の対象区間における自転車の通行状況について、事前及び実験中のビデオ調査を行いました。調査方法は、「歩道なし区間」、「片側歩道区間」、「両側歩道区間」のすべてのパターンが見える場所から、合計3台のカメラによるビデオ撮影を行いました。

また同時に、実験対象区間を自転車で利用する一般の方、沿道の住民、高校生を対象としたアンケート調査を実施しました。

さらに、ホームページや自治会回覧、沿道の茅ヶ崎西浜高校の協力による交通指導により広報活動を段階的に実施し、路面標示の周知を促すだけでなく、路面標示のみを設置した際の効果、路面標示と広報を組み合わせた効果が把握できるよう検証を行いました。

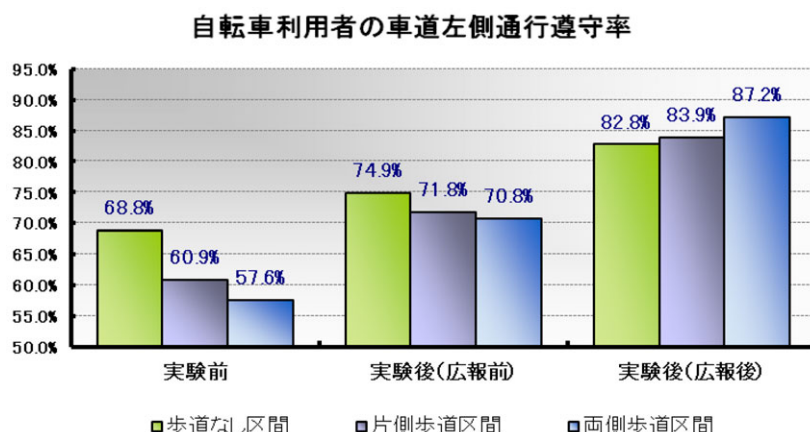
9 法定外路面標示の効果及び課題

今回の社会実験により得られた効果として、調査対象区間の多くで車道左側通行の遵守率向上が確認されました。一方で、遵守率が向上しなかった時間帯や区間の存在、周知・啓発活動をあわせた実施の必要性といった課題も明らかになりました。

また、路面標示の設置により、自転車利用者が自動車を気にせず走行できる安全性、自転車利用者が走行位置を明確に把握しながら走行できる快適性の双方について、向上に寄与しうることが確認できましたが、安全性については変わらないといった意見も多いことが確認されました。このことについては、自転車利用者のルール徹底や自動車利用者への周知などが今後の課題と考えられます。

路面標示については、矢羽、文字、自転車のデザインを組み合わせたタイプが最も評価されましたが、視認性において見づらいといった意見も聞かれたため、視認性を確保していくため、素材等のさらなる検討が必要です。また、本社会実験では、幅300mmの路面標示を使用しましたが、アンケート調査では路面標示が「自転車の走行位置を示す路面標示」であることを理解できた回答が多数であった一方で、路面標示のサイズを大きくしてほしいとする意見も多く聞かれました。今後は、茅ヶ崎市内の道路事情も踏まえ、路面標示の幅300mm以上という基準をもとに、道路幅員の状況に合わせて、適切な路面標示の寸法を検討していく必要があると考えられます。

また、路面標示のみを行った場合の効果と路面標示と周知・広報活動を組み合わせた場合の効果と比較した結果、路面標示のみを行った場合よりも、周知・広報活動を組み合わせる方が効果が高まることが確認されました（図表11）。

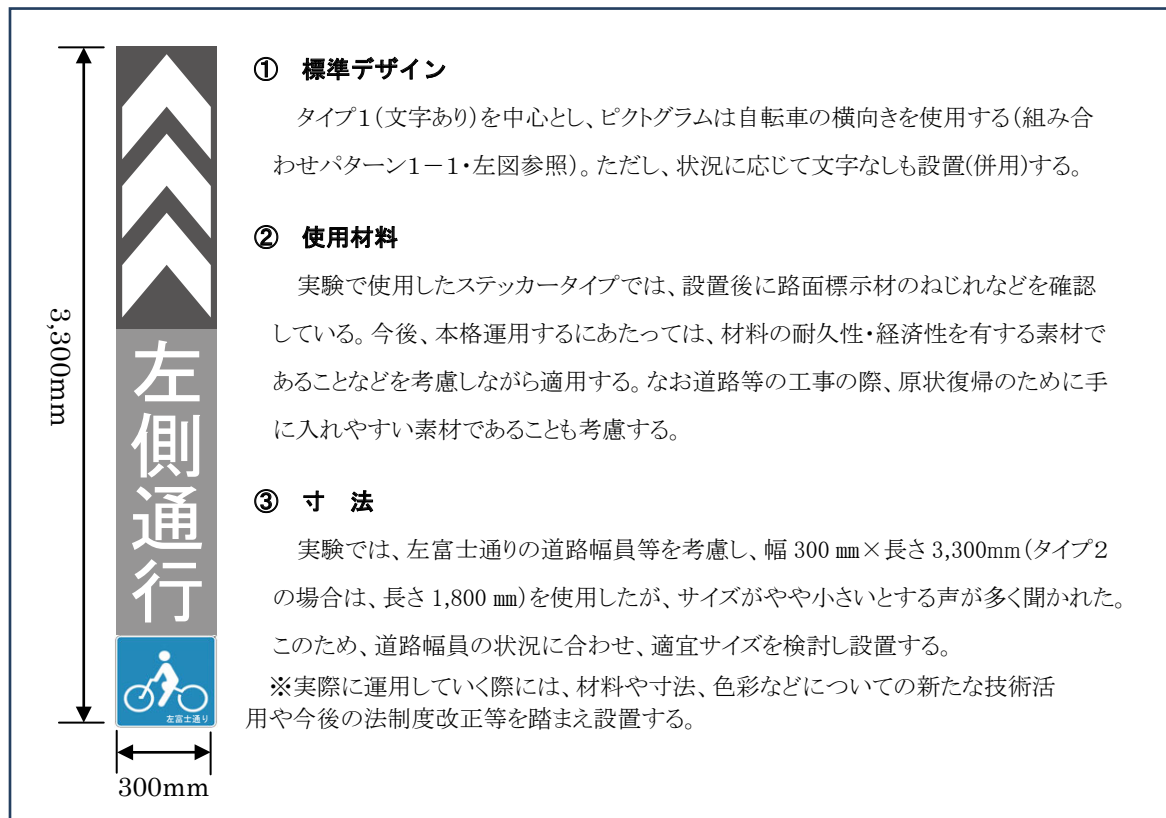


図表 11 社会実験の前後における自転車利用者の車道左側通行遵守率の変化

10 法定外路面標示の標準仕様と今後の路線展開

本社会実験で使用した路面標示のうち、アンケート調査で評価の高かったタイプ1について、茅ヶ崎市における法定外路面標示の標準デザインとしました（図表12）。

今後の他路線への展開については、整備優先度等を考慮しながら、道路改修などのタイミングに合わせ、全市的に展開していくことを検討しています。



図表 12 法定外路面標示の標準仕様